

Bristol 411 Series 1 1968–71

MOTORNYTT fredag 25 oktober

Föregående onsdag 23 oktober

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo V60 R-Design uppgraderad av Heico Sportiv

Mattias Rabe

22 oktober 2019

Tyska Volvo-trimmaren Heico Sportiv släpper nu ett nytt, enkelt bodykit till senaste generationen S60 och V60.



Heico Sportiv, som kallar sig för världens främsta Volvo-trimmare, erbjuder redan olika trimkit och chassiuppgraderingspaket till S60 och V60. Nu har de tagit fram ett nytt bodykit som ska ge modellernas R-Design-paket lite mer ”punch”.

Grejerna är baserade på bilar som är utrustade med R-Design. Det handlar om en frontspoiler-uppgradering som monteras på de Volvo-monterade detaljerna. Luftintagen är bara för syns skull, alltså inte äkta vara. Dessa kan lackeras i samma färg som bilen i övrigt alternativt i valfri kontrasterande färg.

På motsvarande sätt har bakre stötfångarens nedre detaljer uppgraderats för att få ett diff-usorliknande utseende. Plastsjoket med flänsarna kan fås i valfri färg.

Bodykitet innehåller även nya ändrör som, om man väljer att slå på stort, kan uppgraderas till ett helt nytt sportavgassystem med fyra ändrör i svart krom. Som tillval till avgassystemet kan elektroniskt styrda klaffar, för bättre ljudbild, väljas.

Samtliga uppgraderingar är alltså även kompatibla med S60 R-Design.

Feber

2. Polestars första showroom i Europa har öppnat

Av Bobby Green

2019-10-24 kl 14:00

Finns i Oslo



Som utlovat har nu Polestar öppnat sitt första Polestar Space i Europa. Som vi tidigare har skrivit är platsen Oslo i Norge. Vip-premiären har varit, stället öppnar för allmänheten imorgon. Här kan man spatsera omkring i en ljus lokal och kika lite närmare på Polestar 1 och 2, olika materialval och klämma och känna på delarna som gör bilarna. Är du intresserad av ett exemplar är det bara att lägga en beställning. Det ska även gå att provköra bilarna.

Polestars vd Thomas Ingenlath säger följande:

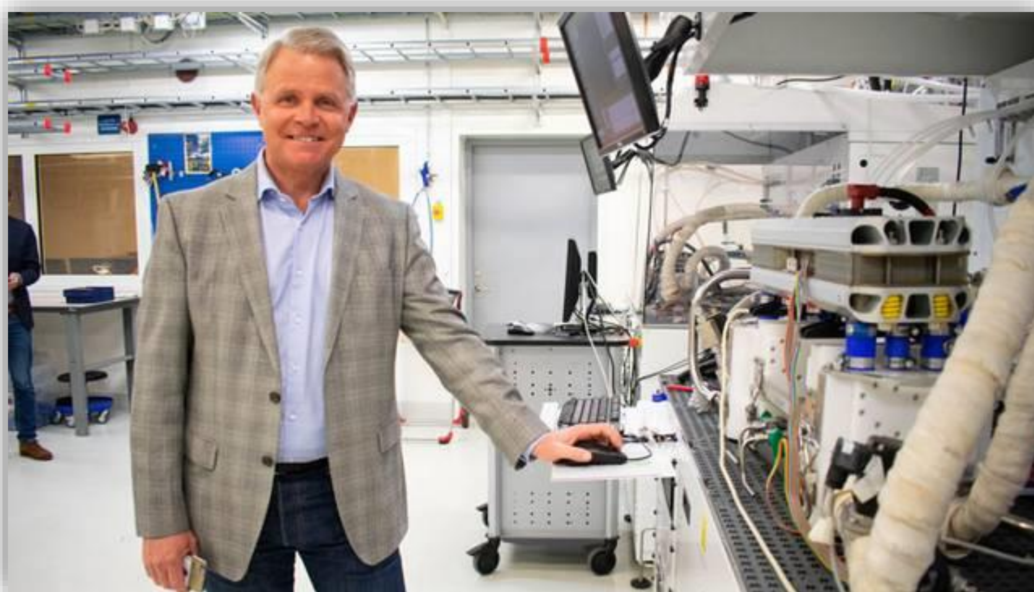
"The Space in Oslo is extremely special. The location is perfect, right at the heart of where people shop and relax, and the way this modern retail experience sits inside a historic building really reinforces our belief that great design is timeless. Performance for us isn't just about great driving dynamics, it is also about the experience customers have choosing their perfect Polestar and the excitement of living with it every day."

NyTeknik

3. Powercell expanderar i Kina: ”Avgörande att vi finns på plats”

2019-10-24 10:57 **Johan Kristensson**

Den svenska bränslecellstillverkaren Powercell tror starkt på Kina. Nu etablerar företaget ett dotterbolag i Shanghai.



Kina är redan en mycket viktig marknad för Göteborgsbaserade Powercell. I fjol uppgick försäljningen i landet till drygt 19 miljoner kronor, motsvarande 21 procent av totalförsäljningen, och utgjorde därmed den näst största marknaden. Störst blev Tyskland med drygt 27 miljoner kronor.

Kina har länge stöttat både inhemsk batteriproduktion och elbilar. Landet har blivit världens största litiumjoncellsproducent liksom världens största marknad för elbilar. Men nu förväntas tekniken kunna stå på egna ben och subventionerna har i stället börjat styras över mot bränsleceller och vätgas.

Alla tillstånd klara för Powercell

Svenska Powercell, som utvecklar och tillverkar bränsleceller, vill förstås inte missa den möjligheten och meddelar nu att de har fått alla tillstånd för att etablera ett dotterbolag i kinesiska Shanghai. Företagets försäljningschef för Asien, Yibo Zhao, blir chef för det nya bolaget som enbart ska syssla med försäljning, inte tillverkning.

– Kina ligger före när det gäller bränslecellsteknologin och för Powercell är det avgörande att vi finns på plats och kan dra nytta av de satsningar som landet gör, säger Per Wassén, vd för Powercell, i ett uttalande.

Fortfarande liten marknad för bränslecellsfordon

Marknaden för bränslecellsfordon är fortfarande liten i Kina. Powercell räknade i fjolårets årsredovisning med att omkring 1 000 fordon förväntades tas i drift under 2018. Företaget har bland annat levererat bränslecellsstackar till kinesiska bolaget Wuhan Tigers två testbussar, som sedan ett år tillbaka trafikerar Optics Valley i staden Wuhan.

Utöver det svenska moderbolaget har Powercell sedan tidigare ett dotterbolag i tyska Frankfurt. Företaget har även distributörer i Sydafrika, Japan och Sydkorea.



4. "Elbilismen står inför ett haveri – bygg elnät nu!"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-10-23 19:12

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Även om strömmen skulle räcka finns inte kapacitet i näten: "Som om vi hade privata skolor utan läroplan och kunskapskrav."



Elen kommer inte räcka och nätet är så överbelastat att vi kan glömma det här med att ladda elbilar – även om det fanns el. Elbilismen står inför ett gigantiskt haverifiasko!

Ungefär så låter de vanligaste invändningarna mot elbilar som jag hör, bortsett från de som tvärsäkert vet att jorden behöver mer koldioxid och att klimathotet är vår tids stora komplott.

Det ligger tyvärr en hel del i kritiken kring elnätet.

Men elektricitet finns så det räcker – skulle alla bilar gå på el skulle de förbruka mindre än vår elexport. Och klimatförnekarna lägger jag i samma fack som de som "vet" att jorden är platt.

"Hur underligt det än kan låta kommer en del av räddningen för våra elnät att vara elbilarna"

För enkelhetens skull kan vi jämföra elnätet med vägnätet. I Stockholm och några andra större städer har vi elektricitetsköer.

Jag har förstått att det verkar finnas en nationell plan för att minska privatbilismen. Tidigare var skälet att de skitar ner men nu är det förskräckliga med bilarna att de tar plats, att vägnätet är för trångt. Vi bor många på liten yta men bygger vi ut vägarna blir det bara fler som åker bil. Så kan vi inte ha det.

Men när det gäller elektricitet borde väl allas inställning vara maximalt med ren energi till alla!

Landets huvudvägar – stamnätet – ägs av staten och tyvärr ligger man på samma vis som med vägarna efter med både underhåll och utbyggnad. Enligt Svenska Kraftnät har Sverige ett av världens äldsta stamnät som måste uppdateras och byggas ut rejält. På deras hemsida räknas en mängd angelägna projekt upp som ligger i planeringsläge.

Ett annat av elektricitetens problem är att vi har 170 privata företag som äger landets lokala elnät. Eftersom de är vinstdrivande investerar de givetvis inte mer än nödvändigt i utbyggnad och underhåll. De har dessutom monopol inom sitt eget område.

Ytterligare ett problem är att en del lokala elproducenter lägger ner produktionen när de får koldioxidkrav på sig. Det betyder lokal elbrist eftersom köerna i nätet är för stora.

"Varför ska en del av landets viktigaste infrastruktur vara privatägd?"

När företag inte längre stannar kvar i landet på grund av att de inte kan få den el de behöver har det verkligen gått för långt. Och när fastighetsägare inte kan erbjuda så många laddplatser som efterfrågas av samma anledning, då har några verkligen inte skött sitt jobb och insett hur snabbt elbilsomställningen sker. Snabbladdningsstationer måste också kunna byggas där de behövs.

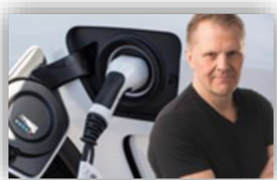
Det är väldigt mycket jag inte förstår mig på, men varför är det så krångligt att få tillstånd att bygga ut våra elnät? Varför måste processen ta flera år? Och varför ska en del av landets viktigaste infrastruktur vara privatägd – utan krav på att tillgodose att alla som vill ha el ska få det i den mängd som önskas? Det är lite som om vi hade privata skolor utan läroplan och kunskapskrav.

De här problemen betyder absolut inte att vi ska hålla oss kvar vid fossila bränslen, där distributionen fungerar bra. Att transportera energi i ledningar är på alla vis överlägset jämfört med att köra bränsle i tankbilar.

Men hur underligt det än kan låta kommer en del av räddningen för våra elnät att vara elbilarna. Med några miljoner elbilar som skickar in ström till nätet under dagtid och sedan laddas på nätterna, då elkonsumtionen från industrier och hem går ner, blir landet mindre sårbart och nätutbyggnaden inte lika kritisk.

Till sist: Samhället måste ta det övergripande ansvaret och i vissa fall den ekonomiska smällen om det inte är lösamt att dra fram ledningar dit det behövs. På samma vis som Trafikverket bygger vägar till landets alla samhällen – även om det blir mycket dyrare per körd kilometer i Blattnicksele än i Göteborg – måste också elen komma fram.

Samhället kan inte vara bromsklossen när det gäller omställning till fossilfrihet.



Nya bonusregeln: ”Vi fortsätter rabattera dåliga laddhybrider”



Miljöbilsexporten ska stoppas – men först om ett år: "Underkänt"



"Miljözonerna gör mig förbannad – ett slag i luften"



5. Teslas nya uppdatering ger mer effekt och snabbare laddning

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-24, 11:05, uppdaterad 2019-10-24, 13:33

Tesla ska skicka ut flera förbättringar till Model S, Model X och Model 3 framöver, berättade Elon Musk i samband med att Tesla presenterade senaste kvartalsrapporten. Uppdateringarna kommer bland annat innebära en effektökning med fem procent i Model 3 och tre procent i Model S och Model X.



Ska egentligen besiktigas igen

Eftersom Teslas bilar har ett så kallat helbilsgodkännande i Sverige ska effekten stämma överens med vad som står i registreringsbeviset. Om bilen plötsligt får mer effekt, till exempel via en av Teslas mjukvaruuppdateringar eller om ägaren trimmar sin bil, ska bilen egentligen registreringsbesiktigas och få effektuppgiften ändrad i registreringsbeviset.

Effekten kontrolleras dock inte vid besiktning så ägarna ägarna kommer med all sannolikhet kunna "flyga under radarn" med effektökningen trots att den alltså egentligen inte är godkänd av Transportstyrelsen.

Men de här reglerna har med avgasreningen att göra, och Teslas modeller är ju elbilar utan avgasrening och kan därmed hamna i en gråzon. Vi har kontaktat Transportstyrelsen och Tesla för att reda ut den här frågan och uppdaterar artikeln när vi fått svar.

Längre räckvidd och snabbare laddning

Förutom effektökningen ska Tesla också förlänga räckvidden, snabba på laddningen vid Teslas Superchargers på de billigare Model 3-versionerna Standard Range och Standard Range Plus samt även förbättra bilarnas körbarhet, det vill säga hur kraften levereras. Allt ska uppdateras via nätet så ägarna behöver inte åka in till verkstaden.

Uppdateringen ska skickas ut "de kommande veckorna", enligt Elon Musk.

Uppdatering 13.30**:** Enligt Transportstyrelsen finns en liten tolerans i effekten som biltillverkaren uppger och som bilen får ha på väg. Det är alltså möjligt att bygga och registrera en bil med en viss effekt, och att effekten sedan höjs inom toleransnivån utan att bilen behöver typgodkännas om.

Om Teslas förändring ligger inom den toleransen kan däremot inte Transportstyrelsens expert Per Öhlund säga.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Tesla Model Y kommer redan i sommar

Mattias Rabe

24 oktober 2019

Tillverkningen av Teslas fjärde modell Model Y tidigareläggs med uppemot sex månader. Någon gång under sommaren 2020 ska den börja rulla av produktionslinan i Fremont-fabriken.



När Tesla Model 3-baserade crossovern Model Y presenterades i mitten av mars snackades om lansering hösten 2020. Senare uppgifter talade om att produktionen sannolikt kommer igång först mot slutet av året. Så blir det inte då Tesla berättar att förberedelserna går betydligt snabbare än planerat.

I företagets kvartalsrapport, som släpptes i går, meddelar man att produktionen av Model Y kommer igång redan under sommaren 2020 och att lanseringen också planeras till sommarmånaderna.

Tillverkningen av Model Y kommer initialt att ske i Fremont-fabriken i Kalifornien. I ett senare skede ska Model Y-produktion även att äga rum i nya Shanghai-fabriken. Ännu lite senare ska Model Y tillverkas parallellt med Model 3 i den europeiska fabrik som är på gång. Tesla säger att de är i slutfasen för att bestämma plats för fabrikens uppförande. Det senaste är att Nordrhein-Westfalen och Niedersachsen i Tyskland ligger bäst till.

Teslas ekonomiska rapport för årets tredje kvartal var positiv. Analytiker hade räknat med en förlust med 46 cent per aktie, i stället blev det en vinst om 1,86 dollar. Vinsten uppgick till 143 miljoner dollar.



7. Vinst-chocken: Tesla tjänar mer än Volvo Cars

Redaktören bytbil 2019-10-24

Glädjebeskedet från Elon Musk får aktien att tokrusa



Vilken chockvändning av Elon Musk och Tesla. Elbilstillverkaren överraskade alla och gjorde en vinst på 3,2 miljarder kr tredje kvartalet. Tesla är just nu lönsammare än Volvo Cars.

Analytikerna hade räknat med att Tesla som vanligt skulle göra en jätteförlust på över två miljarder för årets tredje kvartal – men de fick helt fel. När elbilstillverkaren presenterade kvartalsrapporten var den full av överraskningar och goda nyheter.

- Vinsten blev 3,2 miljarder kronor.
- Tesla ligger före planen i Kina.
- Suv:en Model Y kommer tidigare än aviserat.

Placerarna drabbades direkt av Tesla-feber i efterhandeln på Wall Street och aktien rusade upp 20 procent på några minuter. Det här är första gången sedan andra kvartalet 2018 Tesla visar vinst, och tredje gången i bolagets historia som det kommer en vinstrapport. Tesla förklarar vinsten med att de sparat kostnader.

För att sätta siffrorna i relation så tjänade Volvo Cars 2,5 miljarder andra kvartalet i år, trots fler sålda bilar än Tesla.

Vi har också dramatiskt ökat hastigheten och kapitaleffektiviteten på nya produktionslinjer. Gigafactory Shanghai byggdes på 10 månader och är redo för produktion, säger Tesla i ett uttalande. Vd Elon Musk kom med fler goda nyheter på Twitter:

– Model Y ligger före schemat. Kassaflödet är positivt.

Analytikerna var positiva till rapporten, men ser många utmaningar för Tesla.

– Det här är ett poisitivt steg, men det återstår att se om Model Y kommer att kannibalisera på andra Teslamodeller, säger Jeremy Acevado på Edmunds.

Model Y var planerad att börja levereras på hösten 2020, den tidsplanen nu tidigareläggas till sommaren nästa år. Bilen kostar från 634 000 kr, 65 000 kr mindre än Volvos XC40 Recharge.

Om några veckor visar Tesla sin nya pickup. Den kommer att heta Model B. Då bildar Teslas samtliga modeller tillsammans meningen ”B S3XY”.

Relaterade artiklar



Teslas skräll i natt: Så bra går det



Teslas förlust: 106 000 kr per såld bil



Kvinnan som tar över Tesla



Nu förlorar Tesla ”bara” 40 000 kr per bil

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Nya Volkswagen Golf officiell – fakta, bilder och film

Mattias Rabe

24 oktober 2019

Nu är helt nya Volkswagen Golf presenterad. Åttonde generationen bär vidare det klassiska modellnamnet med mycket nytt under skalet, bland annat 48-volts mildhybrider, två laddhybrider och digital insida. Till Sverige kommer nya Golf i början av 2020.



FILM:* *https://youtu.be/0HHmdrUMVco

Senast vi skrev en första artikel om en helt ny generation Volkswagen Golf var i september 2012. Då hade de sex föregående generationerna sedan modellens introduktion 1974 sålts i 29,1 miljoner exemplar över hela världen. Redan då hade Golf med råge passerat modellen som gav en helt ny form av frihet till människor i Europa och i större delen av övriga världen, nämligen Volkswagen Typ 1, även kallad ”Bubblan”, som under många årtionden såldes i 23,5 miljoner exemplar.

När åttonde generationen Volkswagen Golf nu har premiär har de sju föregående generationerna sålts i 35 miljoner exemplar. Nya Golf har med andra ord mycket att leva upp till men måste samtidigt försöka bryta ny mark, speciellt i tider då elbilarna kommer starkt och Golf har fått en ny syskonmodell i elektriska ID.3.



Form och utseende

Nya Volkswagen Golf ser mer eller mindre ut som förväntat (spionbilder, läckta bilder och officiella skisser har förvisso hjälpt oss att bilda en uppfattning). Volkswagen har gått ganska varsamt fram med formerna – man vill helt enkelt inte röra till det för mycket hos ett framgångsrikt koncept.

Modellen har fått en ny uppsyn i och med den lägre fronten och mer slimmade strålkastare som starkt bidrar till det att bilen skapar lägre luftmotstånd än tidigare (Cw-värdet är låga 0,275, gamla hade 0,30). Även sidorna är omstöpta med en ny, mer markerad och högre placerad midjelinje. Ytterbackspeglarna har flyttat ned en aning och den kromade fönsterlisten får nu löpa längs framdörrarna utan avbrott.

De bakre takstolparnas, de så kallade C-stolparna, utformning är däremot väldigt lika de som utgående generation har burit på i sju år. Det är egentligen inte så konstigt, C-stolparna har i grunden samma form på alla generationer sedan 1974 och är modellens tydligaste röda tråd.

Bakänden bjuder på nya veck och mer utpräglad stötfångare, men det är framför allt de nya LED-bakljusen som gör det lätt att se att detta är en ny Golf.



Ta en titt på åtta generationer C-stolpar.



Lite större

Nya Golf som femdörrars halvkombi (någon tredörrars blir det inte av nya generationen, inte heller en ny Sportsvan, däremot en ny kombi) är 428,4 centimeter lång vilket gör den 2,6 centimeter längre än föregångaren. Med 178,9 centimeter på bredden är den aningen smalare och med 145,6 centimeter på höjden fyra millimeter högre (eller 3,6 centimeter lägre beroende på vilka siffror man använder sig av). Avståndet mellan hjulaxlarna har utökats från 262 till 263,6 centimeter.

Med andra ord har modellens kompakthet behållits och avståndet till lillebror Polo, som är 405,3 centimeter lång, kvarstår, eller till och med drygats ut en aning.

Tyvärr berättar Volkswagen inte om innerutrymmena, inte heller om bagageutrymmet har vuxit eller inte. Utgående generation kan svälja 380 liter bakom baksätets ryggstöd, och om detta fälls ryms upp till 1 270 liter.





Digital insida

Vad Volkswagen däremot berättar ingående om är den nya interiören som beskrivs som en ”revolutionerande omvandling”. Nya Golf domineras av displayer runt förarplatsen i form av det digitala mätarklustret Digital Cockpit på 10,25 tum samt infotainmentskärmen på 8,25 tum. Dessa är standard och har tillåtit Volkswagen att rensa bort det mesta i form av knappar och vred, på gott och ont. I stället sköts det mesta via beröringskänsliga ytor. Än mer digital kan förarplatsen bli om man gör tillvalet Discover Pro (stora navigationssystemet), då växer infotainmentskärmen till tio tum och knyts samman med Digital Cockpit för att bilda vad Volkswagen kallar Innovision Cockpit.

Självklart är allt uppkopplat mot omvärlden via ett eSIM-kort och Volkswagen We som innehåller en rad olika tjänster och funktioner.

När vi ändå är inne på interiören är det en detalj som sticker ut trots sin litenhet. Växelväljaren är väldigt kort, och är något vi kommer att få se hos betydligt fler modeller från Volkswagenkoncernen framöver.





Säkrare körning

Nya Golf har, precis som nyligen uppdaterade Passat, fått en hel rad nya funktioner som ska göra körningen behagligare och säkrare. Dessa så kallade förarassisterande system samlas under begreppet IQ.Drive och består av bland annat Travel Assist som tillåter bilen att styra, gasa och bromsa på egen hand utan att föraren aktivt behöver göra det. Tekniken fungerar i hastigheter upp till 210 km/h, dock bara under korta perioder (annars hade bilen klassats som självkörande av högre nivå).

Front Assist-systemet har utökats med en funktion som bromsar ner bilen om man får möte vid sväng in på annan väg. Både Front Assist och filhållningsassistenten Lane Assist ingår i standardutrustningen.

ACC med predictive cruise control, det vill säga adaptiv farthållare som kan bromsa bilen med så kallad förutseende hastighetsdetektering via inläsning av hastighetsskyltar, kurvor och cirkulationsplatser, är tillval. Systemet kan även, tillsammans med Car2X-funktionen (Car-to-X-kommunikation), reagera på köbildande fordon längre fram på vägen.

Vad som däremot är standard är nämnda Car2X-funktion som samlar in information från andra bilar och objekt i trafiken för att meddela föraren om eventuella faror.

LED-strålkastare är standard på nya Golf och finns i tre olika utföranden. Toppvarianten är så kallade LED-matrix-strålkastare med vardera 22 lysdiodsmoduler som anpassar ljusbilden efter omgivningen. Flytande blinkers ingår i tillvalet LED-matrix.





Fem hybrider

Utgående generation Golf finns som hybrid i form av laddhybriden Golf GTE. Nya Golf finns i inte mindre än fem hybridutföranden – tre mildhybrider och två laddhybrider.

Mildhybriderna går under beteckningen eTSI och har alla ett 48-volts elsystem med remdriven startmotor/generator och ett litiumjonbatteri som avlastar bilens övriga system för att spara så mycket bränsle som möjligt. Mildhybridtekniken gör det även möjligt att frirulla utan att bensinmotorn är igång.

Tre olika effektuttag erbjuds – 110, 130 och 150 hästkrafter. Samtliga här sammankopplade med en sjuväxlad DSG-låda. Svagaste alternativet är en trecylindrig maskin på 1,0 liter, de båda andra fyrcylindriga med 1,5 liter volym.

Laddhybriderna är alltså två till antalet och har båda en 1,4-liters TSI-bensinmotor som huvudsaklig drivkälla. Den assisteras av en elmotor och i instegsalternativet, som heter eHybrid, utvecklas totalt 204 hästkrafter, det vill säga samma effekt som i utgående Golf GTE. Denna variant ska ses som alternativet för den spekulant som vill ha längsta möjliga räckvidd. Den som i stället vill ha mer prestanda ska titta på nya Golf GTE som har totalt 245 hästkrafter. Båda modellversionerna har samma stora litiumjonbatteri som i uppdaterade Passat GTE, det vill säga batteriet på 13 kWh (kilowattimmar). Tyvärr bjuds vi inte på några räckviddssiffror i detta tidiga skede.



Volkswagen Golf GTE är inte längre ensam hybrid i familjen,
den har fått sällskap av fyra stycken – ytterligare en laddhybrid samt tre mildhybrider.



Åtta generationer. Vilken är din favorit?

Övriga motorer

För den som inte gillar elektrifiering av förbränningsmotorer finns tre TSI-bensinmotorer på 110, 130 och 150 hästkrafter. Motorerna är desamma som i mildhybriderna nämnda ovan, alltså med tre cylindrar på 1,0 liter i minstingen och fyra cylindrar på 1,5 liter i de båda större. 1,5-litersalternativen har aktiv cylinderavstängning varav den svagare på 130 hästkrafter arbetar enligt Miller-förbränningscykeln som innebär att insugsventilerna hålls öppna längre vilket bidrar till lägre förbrukning. Även trepipen på 110 hästkrafter använder sig av Miller-cykeln samt variabel turbogeometri (något även motorn på 130 hästkrafter gör). 150-hästarsmaskinen är däremot en klassisk Otto-motor.

Motorerna kommer som standard parade samman med manuella lådor.

Dieselmotorerna är två stycken och Volkswagen beskriver dem som helt nyutvecklade. Båda är på 2,0 liter varav den ena ger 115 hästkrafter och den andra 150 hästkrafter.

Utsläppen av kväveoxider (NOx) ska ha reducerats med 80 procent i jämförelse med utgående generations dieselmotorer. Detta har man åstadkommit genom ett dubbeldoserande SCR-avgasreningssystem (SCR står för Selective Catalytic Reduction som på svenska blir Selektiv katalytisk reduktion) med dubbel insprutning av AdBlue (färdig blandning av urea och avjoniserat vatten som hälls i en speciell tank i bilen).

Båda dieselmotorerna kan fås med manuell växellåda alternativt DSG-dubbelkopplingslåda. 150-hästarsmotorn kan även kombineras med fyrhjulsdrift, eller 4Motion som det heter på ”wolfburgska”. I övrigt är det framhjulsdrift som gäller hos Golf.

I ett senare skede kommer nya Golf GTI, Golf R och Golf GTD att presenteras.

Lansering och pris

Redan i december i år får de första marknaderna ta del av nya Volkswagen Golf. Tyvärr är inte Sverige en av dessa marknader, hit kommer den i stället – preliminärt – under första kvartalet 2020. Den svenska säljstarten planeras dock till slutet av 2019, då får vi också reda på exakt vilka motorer, utrustningsnivåer och tillval som är aktuella för Sverige samt priserna.

Utgående Golf-generationen är inte längre möjlig att beställa som ny utan finns endast som lagerbil (som visserligen är ny då också). Den billigaste varianten, Golf 1,0 TSI 115 med manuell låda, hade ett riktpris på 220 900 kronor.

Volkswagen Golf 2020
82 bilder

auto motor & sport

9. Prov: MG ZS – kinesisk elsuv till kanonpris

Av Sven Furuly, Publicerad 2019-10-17 06:35

Traditioner och forntida storhet väcks nu till liv av den stora biljätten SAIC Motors i Kina. Med elbilen MG ZS är det en gång stolta brittiska varumärket tillbaka på världskartan. Norge är ett av de två länder där bilen finns tillgänglig för omedelbar leverans.



Kinesiska SAIC producerar två olika elbilsmärken, personbilarna heter MG och transportbilarna Maxus.



Laddlucka i grillen kan betyda problem när is och snö täpper till fronten.



Luxuryversionen har eljusterbart förarsäte med bra sidostöd.

Det var med spänning jag för några månader sedan läste att den kinesiska biljätten SAIC Motors skulle lansera en elektrisk version av sin kompaktsuv ZS.

För någon som har levt några år är detta märke för alltid kopplat till trevliga sportbilar – där MGB i synnerhet fortfarande är ett rullande visitkort – nästan 40 år efter att det sista exemplaret lämnade fabriken i Abingdon.

Är det möjligt att skapa en MG-elbil som tilltalar köpare som använder samma uttryckssätt – nu i slutet av 2019? Eller bör gamla bilmärken och deras historia vila i frid?

Normalt sett är Norge ett litet och obetydligt land när nya bilar lanseras men denna vackra soliga dag i Genk, några mil utanför Bryssel, är vi tre norska biljournalister som får mycket uppmärksamhet från de kinesiska värdarna.

Norge, som är världens tredje största elbilsmarknad (och den största i Europa), är ett viktigt land för både relanseringen av det traditionella MG-namnet och för rollen som en mogen och köpvillig elbilsmarknad. Detta förklarar varför Norge tillsammans med Nederländerna är de två första länderna i Europa där varumärket lanseras, och de två första MG Brand-butikerna öppnar i Oslo respektive Amsterdam.

MG Europe har gjort det mycket enkelt att boka den nya bilen. Den finns i två utrustningsvarianter, Comfort och Luxury, och det finns fem olika färger att välja mellan. Den mest prisvärda av dessa kostar 229 990 norska kronor (direktöversatt ungefär 248 000 kr) och den dyraste 249 990 norska kronor (ca 270 000 kr).

Det är attraktiva priser som väcker intresse, men naturligtvis också lite skepsis. Tankar kring utrustningsnivå, förarsassistanssystem, batteristorlek, räckvidd och garantier dyker genast upp.



Inte så uppseendeväckande design. Lite Hyundai, lite Kia, lite Mazda...

De flesta av dessa svar har vi redan innan vi kan köra bilen för första gången. Utrustningsnivån och förarassistanssystemen återkommer vi till för de mest spännande är naturligtvis relaterade till batteri, strömförbrukning, räckvidd och laddningshastighet.

Litiumjonbatteriet har en bruttoeffekt på 44,5 kWh, vilket ger bilen en räckvidd på 263 km mätt med WLTP-standarden. Den effektiva motorn använder bara 13,8 kWh/100 km, vilket är bland de lägsta förbrukningarna av dagens elbilar. Batteripaketet kan verka litet men detta kompenseras av en laddningskapacitet på upp till 85 kW vid snabbladdning. Därmed kan batterierna laddas från nära tomt till 80 procent på 40 minuter. Det ger 60–80 km ytterligare räckvidd efter tio minuters laddning.

MG ZS EV är en suv, men den är endast framhjulsdriven liksom de flesta fossila bilar i denna storleksklass. Med en längd på 4,32 meter och ett axelavstånd på 2,59 meter kombinerat med rejäl höjd erbjuds hög sittposition och gott om plats både fram och bak.

Även Luxuryutförandet, som är utrustat med ett öppningsbart panoramatak som standard, har en tillräcklig takhöjd för en skandinav på 190 centimeter. Bagageutrymmet är djupt och brett. Lastkanten är hög men det ställbara lastrumsgolvet kan sättas i det övre läget vilket förenklar ilastning av tyngre paket. När vi fäller ryggstödet blir lastgolvet nästan plant.

Bilens design är harmonisk och välbalanserad med släta och smala fogar mellan olika karossdelar. Dörrarna har fin tyngd och slår igen med ett övertygande tjoff. Inredningen är enkel och snygg. En stor mittdisplay, en mittkonsol med växelvred och en serie knappar är de dominerande inslagen.



Imponerande stort bagage, och lastgolvet kan ställas i två nivåer.



MGB är en av de mest klassiska MG-modellerna.
Här står en MGB GT (som vi fick provköra) flankerad av två nya ZS.

En knackning med knogarna på toppen av dörrsidorna och mittkonsolen avslöjar hårdplast – väl känt från lite billigare bilar som tillverkas i Korea och Japan – för att inte glömma billiga märken som Dacia och Lada. Men ovansidan av instrumentpanelen och en mängd andra detaljer har en mjuk gummerad yta och de många prylfacken ger en bra totalupplevelse.

Bilen har tre olika körlägen: ekonomi, normal och sport. Dessutom kan föraren själv ställa in graden av bromskraftåtervinning i tre lägen. I det kraftfullaste kan bilen köras nästan med bara en pedal – som vi känner till från både Nissan Leaf och BMW i3. Detta i kombination med Eco-läget förlänger räckvidden när du kör i tät trafik.



Benutrymmet i baksätet räcker till för välvuxna skandinaver.



Konventionell och lättjobbad förarmiljö. Ratten kan dessvärre inte justeras i längsled.

Målet är att bekanta sig med MG ZS EV under alla körförhållanden, både för att testa acceleration, buller, styrrespons, fjädringskomfort och bilens totala förmåga att engagera föraren. För att tänka lite på den sista punkten: Hur engagerande köregenskaper och dynamik förväntar sig en elbilköpare att få för runt kvartsmiljonen? Överraskningen är att MG:n levererar ganska bra på detta område.

Vägbuller är svårt att bedöma rättvist eftersom vi kör på belgiska och nederländska vägar och inte på den typiska nordiska dränerande asfalten (stenläggningen). Men ljudet är lågt och eftersom bilen också har Michelindäck som standard (väsnas lite mer än de bästa konkurrenterna) är resultatet absolut godkänt. Det jag däremot märker är lite "spårvagnsvinande" från elmotorn i låga hastigheter då vindbrus och vägbuller ligger på en låg nivå.

Accelerationen från motorn på 143 hk är tillräckligt rapp. 8,5 sekunder från 0 till 100 km/h i sportläge får naturligtvis en Teslaägare att le i mjugg men många andra trafikanter blev förvånade över bilens snabba acceleration från trafikljusen.

Att bilen faller mig i smaken får erkännas, men det finns också smolk i bägaren. Visst finns det fina förarassistanssystem som dödavinkelnvarning, filbytesassistans, skyltigenkänning, aktiv farthållare, autobroms, däcktrycksvarning och mycket mer, men några viktiga saker saknas. Saker som inte nödvändigtvis betyder att du inte kommer att gilla bilen men som å andra sidan visar att man har försökt att dra ned på produktionskostnaderna och därmed bilens pris.

Det tråkigaste är att den inte har en värmepump, vilket betyder att värdefull räckvidd förloras på vintern när batterikapaciteten måste användas för att värma kupén. Vidare finns det inga parkeringssensorer fram, rattvärme går inte att få och ratten kan bara justeras i höjdled. Förarens sittdyna kan inte tippas och det finns inget justerbart svankstöd. Den billigaste modellen saknar till och med värme i framstolarna. Och till sist – bilen är inte godkänd för dragkrok.



MG ZS finns även som bensinbil.
därför är det gott om plats för elmotor och elektronik under huven.

Är därmed MG ZS EV ett dåligt köp? Nej, inte alls! Säkerheten verkar helt okej. Bilen har sex krockkuddar, ESP, hillholder och automatisk fartreglering nerför branta backar. Bagageutrymmet har en volym på klart respektabla 448 liter, man sitter bra i de läderklädda stolarna, det finns takskenor för montering av takbox, MG ger 8 års/15 000 mils garanti på bilen och batterierna, samt tio års garanti mot genomrostning. Bilar som kommer till Norge får rostskyddsbehandling vid ankomst till landet.

Något som verkar onödigt är behovet av service var 1 000:e mil eller en gång om året. Det känns överflödigt för en modern elbil – eventuellt med undantag för rostkontroll av bromsskivor och bromsok.

Men kan en så rymlig och välutrustad bil till detta pris vara trovärdig och ge köparen ett problemfritt ägande och ett bra begagnatpris om några år? Här är jag svaret skyldig. Men SAIC bygger årligen sju miljoner bilar av vilka många är joint venture-modeller från VW och GM.

SAIC grundades 1940 och är idag Kinas största biltillverkare med 50 fabriker. Förra året exporterade de 277 000 bilar, vilket var en ökning med 62,4 procent jämfört med 2017. SAIC Motor tycks nu ha beslutat att etablera sig i Europa och de lär lyckas. Nyckelorden för initiativet inkluderar inte bara "konkurrenskraftigt pris och hög utrustningsnivå" utan också "tillgänglighet".

Ett stort antal bilar är nu på väg till MG Europas huvudlager i Luxemburg. På frågan om försäljningsmål för Norge blir svaret: "Vi kan leverera så många bilar som den norska marknaden vill ha – nu!" Norska kunder kan beställa bilar eller bara en provkörning på en webbplats som öppnade den 1 oktober. Leverans av bilar kommer att börja omedelbart efter det. Vad det kan innebära för väntelistan är inte lätt att säga men den här MG:n erbjuder många av de egenskaper en modern elbil bör ha – till ett smått sensationellt pris.

Efter lanseringen i Norge och Nederländerna – där de två MG ZS EV-utgåvorna kostar 29 990 respektive 31 380 euro – kommer nästa grupp länder på tur. Bilen kommer till Sverige, Danmark och Belgien vid årsskiftet och det planeras att de första kunderna ska få leverans under det första kvartalet 2020.

MG ZS EV LUXURY
TEKNISKA DATA

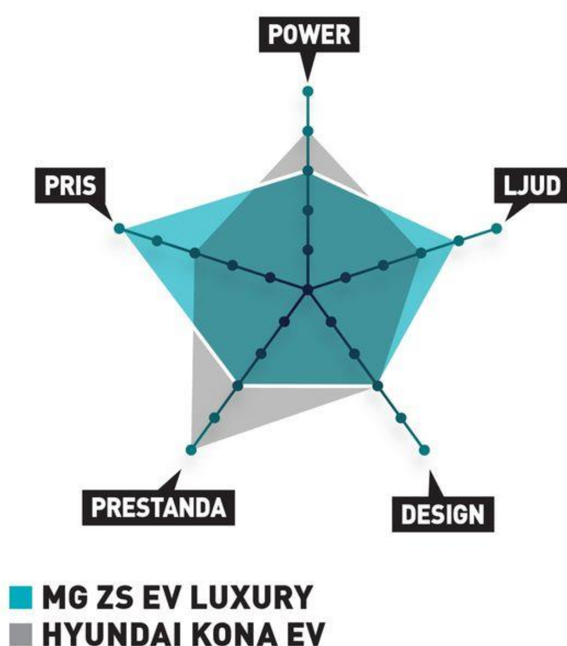
MOTOR: El, synkron permanentmagnet, 143 hk, 353 Nm, vätskekylt litiumjonbatteri 44,5 kWh, framhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 314/1 809/ 1 644 mm. Axelavstånd 2 585 mm. Tjänstevikt 1 518 kg. Bagagevolym 448 liter.

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/h 8,5 sek. Toppfart 140 km/h. Förbrukning 13,8 kWh/100 km. Räckvidd WLTP 263 km (NEDC 335).

PRIS: Från 229 990 NOK, testbilens pris 249 990 NOK.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Rimligt pris, goda utrymmen, hög utrustningsnivå i Luxuryversionen – även när det gäller assistanssystem. Lättkörd och smidig.

SÄMST: Kort räckvidd. Saknar värmepump. Ingen appstyrning.





Tre nya kinesiska elsuvar på ingång – snart säljstart i Norge
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



10. Chevrolet Corvette Stingray C8 har 150 hk mer än uppgivet – 665 hk!

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-10-23 20:04, uppdaterad 2019-10-24, 08:43

Våra amerikanska kollegor på Motor Trend trodde inte sina ögon när nya Corvette vred ut allt den hade på en rullande landsväg. V8:an på 6,2 liter visar sig ha en mycket högre toppeffekt än 502 hk.



Amerikanska biltidningen Motor Trend är en av de första som lyckats övertyga Chevrolet om att låna ut en "pressbil" av nya Corvette Stingray. Och det var vid ett besök hos en verkstad med rullande landsväg som de gjorde en förbluffande upptäckt:

"Vi är i chock," skrev Miguel Cortina i Motor Trend (klicka för att hoppa dit). "Ett snabbt överslag avslöjar en uppskattad effekt på 665 hk och 822 Nm, med en förmodad transmissionsförlust på 15 procent."

Det är inte bara mycket utan *väldigt mycket* mer än de originalsiffror som GM uppger för nya C8-Vetten: 502 hk vid 6.450 rpm och 637 Nm vid 5.150 rpm. Hur är det möjligt, har GM valt att mörka toppeffekten eller är det ett resultat av en felmätning?

För att utesluta felmätning kör Motor Trend ytterligare tester på den rullande landsvägen. Resultaten är i stort sett identiska. För att få de mest rättvisande resultaten är det bäst att använda den växel i automatlådan som är närmast 1:1 i utväxling, vilket man gissade var 5:ans växel.

Gissningen kunde ju vara fel och därför körde man även mätningar på 6:ans växel. Då gav motorn 570 hk och 854 Nm. Väsentligt lägre toppeffekt mätt i hästkrafter, jämfört med 5:ans växel, men ändå långt ifrån vad GM uppgett.

Motor Trends Miguel Cortina och tidningens testredaktör Kim Reynolds tar telefonkontakt med GM:s ingenjörer för att få rätsida på siffrorna. Det visar sig att 5:ans växel (mycket riktigt) ligger närmast 1:1 och att V8-motorn brukar ge mer effekt när den är kall. Man berättar också att GM anlitar SAE-institutet (Society of Automotive Engineers) för att verifiera sina mätningar. SAE gör mätproceduren enligt en lång lista av definitioner av utrustning, miljö, tekniska krav, med mera.



GM-ingenjörerna uppgav också att V8-motorn i den aktuella pressbilen – med chassinummer 10 – var inom det intervall som man bestämt. Varken för bra eller dålig. Pressbilen var mycket noga övervakad och Motor Trend fick fria händer att göra sina tester, men varje kväll under den utlånade perioden lämnades bilen tillbaka till GM:s pressavdelning. Efter nattens kontroller lämnades pressbilen ut igen nästa morgon.

Men någon riktig bra förklaring på den höga, uppmätta toppeffekten hos Corvette Stingray C8 får inte Motor Trends redaktörer. Ett senare test på samma rullande landsväg med en Dodge Ram 2500 pickup med Cummins-diesel gav ett vridmoment som hamnade nära det som Chrysler uppger.

Är det då rimligt med toppeffekt på runt 650 hk ur en 6,2-liters sugmotor? Tittar vi hos Ferrari och Lamborghini har de V12:or på 6,3–6,5 liter – utan överladdning – som ger en bra bit över 700 hk. De varvar dock högre än den amerikanska V8:an och har mer påkostad motorteknik (fyrventilade förbränningsrum, med mera).

Å andra sidan kan vi använda ett exempel på andra hållet. För några år sedan hade Chevrolet Camaro Z28 och Corvette Z06 en 7,0-liters V8:a som gav 512 hk och 652 Nm. Bara obetydligt mer toppeffekt än nya Corvette, alltså, trots en större motorvolym.

Redaktörerna på Motor Trend kunde bara konstatera, efter att pressbilen återvänt till GM samma kväll, att frågorna inte fått några svar. Men det man verkligen vet är att man framgent ska noga kontrollera de Corvette C8 som dyker upp under hösten, både pressbilar och de som levereras till kund.



11. Efter larmet – nu stoppas 900 Mercedesbilar i hamnen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-24, 10:02

Bilar värda 330 miljoner fick sättas i karantän.



Fremantle Harbour i västra Australien är en av hamnarna där de drabbade Mercedesbilarna fick sättas i karantän.

900 Mercedesbilar med ett värde på över 330 miljoner kronor som skulle lastas av i Australien har stoppats från att komma in i flera hamnar, skriver sajten Drive. Anledningen är att personalen hittat 30 exotiska sniglar i de fem separata sändningar som bilarna levererades i.

Sniglarna som heter *Xerolenta obvia* har aldrig tidigare funnits i Australien och ska vara extremt ovanliga. De klassas som skadedjur och bär på flera parasiter och svampsjukdomar.

Lasten bestod av både personbilar och transportbilar. Samtliga bilar skickas nu tillbaka till Europa efter att ha stått i karantän. Det är oklart om bilarna ska saneras och sedan skickas tillbaka eller om de australiska Mercedesköparna får andra bilar istället.



Kvalitetsproblem hos Mercedes – tusentals bilar måste byggas om

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Fortsatt fri fart på Autobahn efter omröstning i tyska riksdagen

Mattias Rabe 22 oktober 2019

Ett förslag om att ta bort fri fart på Autobahn låg på bordet, uppbackat av partiet De Gröna. Nu har den tyska riksdagen röstat och det blev ett rungade nej till förslaget.



Det tyska Autobahn-nätverket sträcker sig över 1 300 mil varav omkring 70 procent av sträckorna saknar hastighetsbegränsning. På senare år, inte minst i samband med att miljön upptar stort fokus, har fri fart på Autobahn blivit allt mer ifrågasatt. För sex år sedan ville tyska socialdemokratiska partiet, SPD, införa hastighetsbegränsning på 120 km/h över hela det tyska motorvägsnätet. Deras tanke bakom var att sänka olycksriskerna. De möttes dock av kalla handen från bland annat bilorganisationen ADAC med omkring 20 miljoner medlemmar.

På senare tid har det tyska partiet De Gröna (Bündnis 90/Die Grünen) lyft upp frågan om att införa begränsning av hastigheten till 130 km/h på samtliga Autobahn-sträckor i landet. Bakom förslaget ligger framför allt miljöskäl, för att Tyskland ska ha en chans att nå upp till framtida utsläppsmål.

I torsdags var det dags för omröstning i tyska riksdagen, Bundestag. De Gröna fick inte gehör för sitt förslag – det var inte ens jämnt mellan ja- och nejsidan.

Av 631 röster svarade 498, alltså 79 procent, nej till att ta bort fri fart på Autobahn.

– Du försvarar transportprinciper från dagen innan gårdagen, sa De Grönas Cem Özdemir, som sitter i transportministeriet, till Tyskland transportminister Andreas Scheuer som tillhör bayerska partiet CSU.

Andra politiker menar att en begränsning av hastigheten skulle hämma Tyskland, bland annat i den internationella konkurrensen. Andreas Scheuer sa i början av året att en begränsning av farten går mot allt sunt förnuft.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Bron som nackar lastbilar ska äntligen höjas

Mattias Rabe, 22 oktober 2019

Världens förmodligen mest kända järnvägsbro ska äntligen åtgärdas för att i framtiden inte kunna lugga fler lastbilar.



***FILM**: https://youtu.be/FAVH6CG9O3E*

Du kanske känner igen den lilla järnvägsbron 11foot8 i North Carolina som har en egen hemsida? Vi har skrivit om den ett par gånger under årens lopp i och med att den tar skalpen av lastbilar på löpande band. Sist vi skrev om den, under 2016, hade den precis luggat lastbil 102 – sedan april 2008. Det är detsamma som 13 lastbilar om året. Sedan vi senast skrev om den för tre år sedan har ytterligare 46 lastbilar råkat ut för det tuffa ödet. 148 lastbilar på elva år – imponerande. Och det trots alla varningssignaler, skyltar och annat som försöker pocka på lastbilschaufförernas uppmärksamhet.

148 avser för övrigt antalet lastbilar som har fastnat på film. Lastbilarna som körde in i bron, som fyller 80 år nästa år, innan 2008 är alltså inte inkluderade i summan.

Nu ska Youtube-kändisen, alltså bron, höjas. Eller, rättare sagt, den fria passagehöjden ska höjas. Som vi tidigare har skrivit går det inte att sänka vägen då under den ligger stadens huvudavloppsledning. Själva bron kan man tydligen inte höja hur som helst på grund av järnvägen. Och någon ny bro för järnvägen verkar aldrig ha varit aktuell.

I stället ska konstruktionen som håller upp järnvägen göras tunnare. På det viset vinner man åtta tum, det vill säga 20,3 centimeter, vilket ökar avståndet till asfalten från 355,6 till 375,9 centimeter. Det ska räcka för att mindre och mellanstora lastbilar ska kunna ta sig under utan problem

Förmodligen blir Youtube en profil mindre efter att åtgärden är på plats. I morgon den 23 oktober påbörjas arbetet som väntas avsluta den 5 november.

Många undrar hur bron kan ha klarat alla påfrestningar under alla år. Egentligen har påfrestningarna inte varit speciellt stora tack vare den stålbalk som är placerad precis innan bron och som tar emot smällarna. Lastbilarna är med andra ord redan nackade när bron ska passeras.

Klassiker

14. Saaben från Massachusetts - Quantum

Publicerad 2019-10-24 7:12 **text Mårten Carlsson**

Den första bilen som konstruerades helt i en dator gjordes redan för 60 år sedan!



Saab kanske inte tog Amerika med storm direkt, men den lilla tvåtaktsbilen från Sverige fick ett starkt forfäste i nordöstra USA. Något man tog fasta på var bilens tävlingsramgångar i rally och andra grenar. Nog skulle väl en racerbil på Saabdelar kunna vara något för USA också?

Det tyckte bland annat Walter Kern, racingentusiast som på dagtid var dataingenjör hos IBM. Då han hade tillgång till vad som bör varit bland världens kraftigaste dator så använde han den för att beräkna och "rita" ett chassi, 1959!

Quantum I var en prototyp, en ren racerbil med grovt tillyxad kaross, likaså var Quantum II som byggdes året efter. Man använde den nya trecylindriga motorn från Saab 93.

Nu började det hända något, vad Saab i USA behövde var en sportbil, en öppen tvåsitsig bil liksom de brittiska sportbilarna som blivit oerhört populära där. En som följde Walter Kerns byggen med stort intresse var chefen för Saab inc. USA, Ralph Millet.

Nu skulle man ta fram en egen sportbil, bolaget Quantum corp bildades i Rockland, Massachusetts. En glasfiberkaross ritades och byggdes av Atkings&Merril, en firma som hette Eugene Engineering var också inblandade i Quantumprojektet, tillsammans med Ralph Millet och Walter Kern. 1962 kudne man visa upp Quantum III som var en riktig bil. Dessvärre tyckte inte Saab hemma i Sverige det. Kvaliteten höll inte måttet och man ansåg att man kunde göra en egen sportbil i Sverige bättre. Det blev startskottet till Sonett.

Det byggdes bara två Quantum sportbilar, men företaget levde vidare. Nästa Quantum blev en helt ny formelbil med Saabmotor, tänkt för serien Formula S i Amerika.

Den kom dels bli en framgång, dels en nagel i ögat på Saab i Sverige. För Ralph Millet köpte upp och inkorpererade hela Quantum Corperation i det amerikanska Saabbolaget. Men även om Saab Sverige inte var helt glada i tilltaget blev Quantum IV en relativt stor framgång, då den såldes som byggsats via Saab i USA.

Walter Kern byggde en Quantum till 1965, Quantum V, som försågs med en kaross från Ginetta.



SAAB QUANTUM: An experimental 100-plus mph sports car, built in the U.S. with SAAB's cooperation. It blends the sure-footed traction and cornering of front wheel drive, the gas turbine-like efficiency of SAAB's three-cylinder valveless engine, and a lightweight, futuristic fiber glass body. Designed to give breath-taking speeds, pickup and hill climb. Come see it.

...and *swoosh*



Isn't it time you took a critical look at SAAB? Everyone else is. Second floor. Booth 5.



WINNER...THE MONTE CARLO RALLY—1962 AND 1963



Klassiker

15. Grattis Ford Mainline!

Publicerad 25 oktober 2009 **text Carl Legelius**

I dag när Inga och Ingalill har namnsdag gratulerar vi Mainline, Ford Mainline!



Normen i Detroit på femtiotalet var att det skulle finnas tre modelserier -lines; en strippad sparmodell för taxi, polis och snåljåpar, en normalmodell för folk i allmänhet och slutligen en mer påkostad serie dit hard-tops och convertibles hörde.

Modellnamnen skulle helst spegla hierarkin och det lyckades Ford bäst med. Deras enklaste modell hette åren 1952-56 Mainline och mellanmodellen Customline. Toppmodellen hette 1952-54 Crestline och därefter Fairlane. Alla bra namn, lätta att komma ihåg för de hade ett tydligt samband.

Men idag skall vi titta närmare på Mainline, den enklaste. Utan kromlister och med svarta gummilister runt rutorna såg Mainline ganska torftig ut och det var meningen.

Få privatpersoner ville synas i en sådan strippad bil, men myndigheter och företag som var ålagda sparsamhet var tvungna att alltid köpa det billigaste.

Så stor besparing var det inte. I Sverige kostade 1954 en sexcylindrig Ford Mainline med fyra dörrar 13 155 kronor, en motsvarande Customline var bara 475 kronor dyrare.

För den summan fick man då visserligen 820 liter bensin, men de flesta valde ändå den mycket mer representativa Customline.



Mainline -på bilden en 52:a - hade solskydd bara för föraren, gummimattor, tutknapp i stället för signalring, inga dörrarmstöd och mycket enkel klädsel.

Mainline Ranch Wagon (59A) 1952

Ford SIX

Mainline Business Coupe

Business is fun, and economical, too, in this low-priced beauty! Comfort is built in and Ford's new Ball-Joint Suspension makes handling even easier . . . rough roads even smoother. There's plenty of easy-to-get-at "extra" luggage space behind the seat. The luggage-compartment is extra roomy, too, thanks to Ford's Center-Fill Fueling. Deck lid is mounted on counterbalancing hinges set far to the sides and out of the way.

Customline Club Coupe

This personal car is as practical as it is smart looking. It presents the distinctive silhouette of a coupe . . . carries six with extra-roomy space for all their luggage. Like all Customline cars the Club Coupe has new, smartly patterned upholstery fabrics and deep-colored vinyl trim which set an entirely new trend in interior design.

Den allra billigaste Mainline var Business Coupe som saknade baksäte därför att bagage-utrymmet började bakom soffan fram. 1954 var sista året med en riktig coupé med kortare tak än den tvådörrars sedanen.



Mainline Fordor Police Sedan 1954



Den snygga 55:an ser ganska sober ut som avkromad Mainline, men de svarta konturerna runt fram- och bakruta drar ner intrycket. En Mainline var cirka 30 kg lättare än en Customline så det var Mainline som kördes i Stock Car races.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Tajt under testerna i Formel E

Peter Klemensberger, 22 oktober 2019

Den 22 november startar säsongen i Formel E men nu har försäsongstesterna klarats av med såväl Mercedes som Porsche på plats. Här är resultaten.




Vestas
SILVER ARROW
01
Mercedes-Benz EQ
ABB FORMULA E

Formel E-säsongen 2019/20 är igång. Ja, i alla fall försäsongstesterna – första loppet går i Diriyah, Saudiarabien, den 22 november.

Säsongen kommer bli tajt om vi har träningstiderna från helgens tester i Valencia som referens – 21 av ekipagen brottades nämligen inom samma sekund om vi kikar på varvtiderna.

Bäst gick det för Max Günther, ny hos BMW i Andretti-stallet, som klockades för 1,15,087. De båda nykomlingarna Mercedes och Porsche fick nöja sig med låga placeringar. Mercedes är dock bara delvis nykomling då man förra säsongen jobbade undernamnet HWA Racelab.

Den regerande mästaren i Formel E, Jean-Eric Vergne, klockades för 11:e bästa tid och förra årets Formel 2-mästare Nyck de Vries ser vi på plats 21. Även i år sluter en Formel 1-meriterad förare upp i mästerskapet i form av Brendon Hartley som körde till sig 14: bästa tid.



Resultat träning Formel E, Valencia

1. Maximilian Günther/BMW i Andretti	1,15,087
2. Pascal Wehrlein/Mahindra	1,15,190
3. Nico Müller/Geox	1,15,198
4. Antonio Felix da Costa/DS Techeetah	1,15,293
5. Mitch Evans/Jaguar	1,15,306
6. Sebastien Buemi/Nissan	1,15328
7. Alexander Sims/BMW i Andretti	1,15,359
8. Robin Frijns/Envision Virgin	1,15,377
9. Oliver Rowland/Nissan	1,15,444
10. Jerome d'Ambrosio/Mahindra	1,15,454
11. Jean-Eric Vergne/DS Techeetah	1,15,480
12. Felipe Massa/Venturi	1,15,504
13. Sam Bird/Envision Virgin	1,15,570
14. Brendon Hartley/Geox	1,15,592
15. James Calado/Jaguar	1,15,624
16. Daniel Abt/Sport Abt Schaeffler	1,15,673
17. Lucas di Grassi/Sport Abt Schaeffler	1,15,675
18. Edoardo Mortara/Venturi	1,15,684
19. Andre Lotterer/Porsche	1,15,699
20. Stoffel Vandoorne/Mercedes	1,15,736
21. Nyck de Vries/Mercedes	1,15,916
22. Neel Jani/Porsche	1,16,053
23. Oliver Turvey/NIO	1,16,568
24. Ma Qing Hua/NIO	1,17,047

SLUT